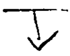
étions dans le port, on jetait l'ancre, au moment où une tornade de vent et de neige glacée se déchaînait violente, comme pour nous dire qu'elle n'avait pas eu la permission de se montrer avant que nous fussions en sûreté. Quelques instants plus tard, nous étions tous à genoux devant la statue de la petite Thérèse, la remerciant de tout cœur ; les Pères de la Mission de Churchill se joignaient à nous avec d'autant plus de ferveur que, en regardant la mer démontée, il leur semblait incroyable que nous ayons navigué toute la nuit par un temps pareil. Et le petit *Thérèse* n'avait pas pris une goutte d'eau.



Lettre de Mgr Turquetil à M. Omer Héroux.

Nombre de vos lecteurs s'intéressent beaucoup à nos Missions esquimaudes et ont hâte de savoir comment nous avons pu nous tirer d'affaire cet été, au milieu de tant de voyages et de gros travaux qui figuraient au programme. Voici, bien brièvement, un résumé de nos entreprises, je pourrais dire de nos aventures.

Au début de juin, j'arrivais à Churchill en compagnie de deux Pères et de deux Frères Oblats ; la semaine suivante, je reprenais le chemin de l'Est, pour compléter les achats, envois, etc., et le 5 juillet je rentrais à Churchill, accompagné cette fois de quatre Sœurs Grises de Nicolet, qui allaient se charger de l'hôpital à Chesterfield, et d'un plombier de Montréal qui devait installer le système de chauffage.

Je voulais partir au plus tôt pour le Nord, car il fallait transporter des matériaux de construction pour permettre aux Pères et aux Frères ouvriers de commencer l'ouvrage au plus vite, afin de profiter de la belle saison si courte dans le Nord. Toutes sortes d'incidents retardèrent mon départ jusqu'au 23 juillet. Enfin, on partit à bord du *Thérèse;* le 25, au petit jour, nous étions au

Cap Esquimau, où l'on passa la journée du lendemain dimanche, en compagnie du R. P. Thibert et du R. P. Kermel, au milieu de chrétiens bien fervents. Le 27, on continue vers Chesterfield, le vent se lève, le bateau danse, deux de nos passagers sont malades, les conduites de gazoline sont obstruées de toute sorte de résidus, d'où panne de moteur ; on arrive quand même à peu près à mi-chemin, et le lendemain, nous étions à Chesterfield. On décharge le bateau, le travail commence par la construction d'un chemin de fer. Sur de simples madriers à colombage, retenus à distance voulue par une planche clouée en-dessous, on visse des bandes d'acier, voilà les rails, un petit moteur à gazoline installé au haut de la côte fait tourner l'arbre de couche d'une sorte de cabestan horizontal sur lequel s'enroule le câble d'acier attaché à un wagonnet de chemin de fer qui porte de 3 à 4.000 livres à la fois. Ce chemin de fer eut beaucoup de succès chez les Esquimaux, chez les enfants surtout, qui voyageaient aller et retour sans jamais donner de billet. En retour, ils aidaient de leur mieux à charger, décharger, transporter les objets moins pesants.

Deux jours plus tard, je reprenais le chemin de Churchill, encore sur le *Thérèse;* le P. Ducharme m'accompagnait. Nous passâmes encore le dimanche à la Mission de la petite Thérèse, au Cap Esquimau, et repartîmes pour Churchill. Pour la seconde fois, nous dûmes passer toute une journée sans pouvoir faire la cuisine, le bateau dansait trop sur la houle d'une tempête précédente, mais à bord, il n'y avait que des gens habitués au métier, et tout le monde était content. On arriva à Churchill, et le travail recommença pour assortir et placer les marchandises, puis l'Ungawa, steamer de la Compagnie d'Hudson, arriva, et j'accompagnai les Révérendes Sœurs Grises qui se rendaient cette fois à destination, heureuses et pleines d'une gaieté communicative. Le P. Ducharme se chargea de ramener notre *Thérèse* avec sa cargaison. Le voyage sur l'Ungawa fut splendide, l'arrivée triomphale : nos chrétiens reçurent les Sœurs avec des marques touchantes de respectueuse affection. Du coup, les reli-

gieuses missionnaires aimèrent plus que jamais leur nouvelle patrie, et cette première impression ne s'effacera pas de sitôt de leur cœur.

Le P. DUCHARME arriva le lendemain : un accident peu banal l'avait mis en retard. Sans pilote, il avait échoué sur un récif, la marée baissait, le bateau fut bientôt à sec ; pour l'empêcher de verser sur le côté, on l'appuya avec des bâtons de tente esquimaude, on n'avait pas autre chose ; l'un des supports se rompit, le *Thérèse* tomba assez violemment sur le côté et dut attendre, dans cette position délicate, que la marée remontât. Il était à 6 milles de terre. Un coup de vent l'eût sans doute fini, mais le calme se maintint, et à la marée suivante, nos gens reprirent leur course vers le Nord ; il n'y eut pas d'autre accident.

Dix tonnes de marchandises nous arrivaient par l'Ungawa : le chauffage, fournaise, tuyaux, pompes, etc. Nous étions alors dix ouvriers, huit Oblats et deux engagés. On divisa le travail par équipes, et les francs éclats de rire des missionnaires Oblats, de se retrouver après un ou deux ans d'absence, disaient bien que l'ouvrage le plus dur, la fatigue intense ne comptaient pas pour eux. Un autre bateau nous apporta bientôt dix autres tonnes de marchandises, encore des matériaux de construction, et ce fut un renouveau d'activité. Enfin, un troisième navire nous arriva avec près de 150 tonnes. Le tout fut déchargé, mis en place en deux jours, grâce au chemin de fer et à la bonne volonté infatigable des missionnaires.

Je fis un voyage à la mission de Baker Lake, employant le moins de monde possible, afin d'avoir plus d'ouvriers à l'hôpital, et à la fin nous pouvions bénir la chapelle de l'hôpital, ainsi que le quartier réservé aux religieuses. Les radiateurs étaient installés, ainsi que l'électricité, on avait l'eau chaude et l'eau froide dans chaque chambre, au premier étage. Le second ne sera terminé qu'au printemps suivant ; d'ici là, on ne prévoit pas qu'on aura besoin de plus de lits que ceux du premier.

Nos bonnes religieuses étaient au comble de leurs

vœux. Leur petite chapelle était si pieuse, dans sa simplicité. Déjà, elles m'avaient dit bien sincèrement qu'on priait beaucoup mieux dans la petite église de Chesterfield que dans les cathédrales des grandes villes, et je suis certainement de leur avis.

Il me fallait penser au retour. Sans la nécessité de rendre l'hôpital habitable avant l'hiver, je serais déjà rentré à Churchill depuis plusieurs semaines. Les petits bateaux de la taille du *Thérèse*, pontés ou non, ne devraient pas se risquer sur les eaux de la baie d'Hudson, à l'automne, spécialement à l'époque des tempêtes de l'équinoxe. De plus, à trop tarder, on risque de se faire prendre par les glaces à l'embouchure des rivières, où, à la marée basse, l'eau douce gèle bien avant celle de la mer.

Après avoir célébré la sainte messe, à 1 heure du matin, dans la nouvelle chapelle de l'hôpital, au milieu de religieux et de religieuses bien fervents, nous partîmes avant même le petit jour. La lune blafarde annonçait du vent et de la neige, le baromètre baissait. On invoque sainte Thérèse et on part. Quelques bourrasques de neige pour commencer, puis c'est le beau temps vers midi. Le soir, on campe dans une petite baie ouverte au vent du large, et le lendemain matin, au petit jour, on se hâte d'en sortir, car le vent se lève, dans un ciel gris qui ne présage rien de beau, le baromètre baisse. Nous faisons une traversée d'une dizaine de milles et nous devons chercher refuge derrière une île ; c'était la tempête : elle dura quatre jours, pendant lesquels nous allions et venions d'un côté de l'île à l'autre, selon que le vent changeait. Le samedi suivant était le 3 octobre, jour de la fête de la petite Thérèse. Comme je me trouvais faire l'office de capitaine, de mécanicien, et que j'avais toute la responsabilité du voyage, je cédai volontiers tous mes titres à notre douce petite Patronne, même j'installai son image sur le moteur, et le soir, nous arrivions sans encombre au Cap Esquimau. Le R. P. Thibert avait fait un triduum solennel, en préparation à la fête, nous le clôturâmes par un Salut du Saint Sacrement, en actions de grâces, et pour obtenir

la protection dont nous allions avoir besoin plus que jamais, puisque le seul Esquimau qui nous servait de pilote nous quittait en cet endroit, et que je devenais pilote pour la dernière étape de 150 milles.

Lundi matin, le baromètre montait : signe de beau temps, ou simple changement de temps, on ne le savait pas ; on part, trois vents se succèdent l'un à l'autre, aucun n'ayant le temps de creuser de fortes vagues, mais la pluie, le brouillard, la neige nous assaillent ; on ne voit rien. Pas une pointe, pas un rocher à terre ; d'ailleurs, la côte est si basse qu'il faut continuellement se tenir à 15 milles du rivage, sans compter deux endroits dangereux dont il faut s'éloigner encore davantage. Le soir, à 6 heures, le vent du nord, qui a fini par dominer, agite la mer, les vagues sont courtes, mais très creuses et très hautes tour à tour. Le loch nous dit combien de milles nous avons faits, et nous devons être quelque part en face du poste de Nunalak. Il est vrai qu'il n'y a aucun port en cet endroit, mais près d'un poste, on se sent plus rassuré. Nous essayons de faire un demi-tour vers la terre ; le *Thérèse*, trop petit, ne peut prendre la vague de côté sans danger ; je ralentis la vitesse du moteur en vue de sonder pour voir si nous pouvons mettre à l'ancre, mais alors le gouvernail n'obéissant plus, le *Thérèse* part à la dérive, vent de côté, la chaloupe sur le pont se détache et menace de tout briser, impossible d'aller à terre, impossible d'arrêter, il faut continuer. Et on ne verra plus rien jusqu'à 6 heures du matin. Et personne ne peut nous dire à quelle distance de terre nous sommes ; si nous en approchons un tant soit peu trop, on touchera un récif, et ce sera la fin. Il n'y aura pas besoin de toucher deux fois par le temps qu'il fait.

C'est alors que nous recommandons à la petite Thérèse ses Missions Esquimaudes, dont l'intérêt est bien en jeu cette fois. Il me semble qu'il est impossible qu'elle nous laisse périr, et pas un soupçon de doute à ce sujet n'effleure mon esprit. Cependant, il faut le dire, ce fut une nuit de prières, presque sans distraction. A chaque heure, je consultais le loch, et de par la carte, je savais que,

en gardant la même vitesse, nous arriverions près de Churchill plus de deux heures avant le jour. Je ralentis la marche autant que possible, ne donnant que juste assez de vitesse pour permettre au gouvernail de tenir la bonne direction. Autour de nous, les vagues creusent, montent, déferlent en moutons blancs, comme si elles s'écrasaient sur des récifs : mais nous allons toujours, et toujours je disais à la petite Thérèse ma prière favorite, lorsque nous sommes en mer : « Sainte Thérèse de l'Enfant Jésus et de la Sainte Face, Patronne des Missions et des missionnaires, priez pour nous, guidez-nous, aidez-nous, protégez-nous, sauvez-nous. » Je lui promets aussi un triduum de messes et d'actions de grâces si elle nous conduit au port sains et saufs. Il y avait deux choses à craindre : la première, un endroit appelé Longue pointe, que nous devions passer entre une et deux heures du matin, d'après nos calculs, pointe qui s'avance de plusieurs milles au large, et qui pouvait nous barrer le chemin, il fallait l'éviter ; sans doute on fait un détour au large, mais il suffisait que nos calculs tombent à faux de quelques pieds seulement pour qu'on n'entende plus jamais parler de nous ; la seconde, c'était que si nous ne nous dirigions pas droit sur Churchill, et si, au petit jour, il nous fallait faire un détour à angle droit, nous n'aurions pu le faire sans danger extrême de tout briser ou même de verser, tant la vague de côté était mauvaise. Je dis à mes gens que, entre quatre et cinq heures, à un moment donné où la vague monte le *Thérèse* à plus de 20 pieds, on aperçoit une lumière qui disparaît aussitôt que le *Thérèse* plonge le nez à pic dans la vague qui déferle. La lumière semble jouer ainsi à cache-cache pendant vingt minutes, puis elle apparaît constamment ; je prends alors la direction et constate que nous allons droit sur l'entrée du port, qu'il n'y aura aucun détour à faire. Nous étions sauvés, personne ne se gêna pour dire tout haut que la petite *Thérèse* avait bien travaillé, qu'elle était bonne pilote. Restait la barre de la rivière à franchir. La marée baissait contre le vent furieux, la houle était énorme ; en autre temps,

on eût attendu quelques heures le changement de marée, mais arrêter était aussi impossible que la veille au soir ; nous allons de l'avant, passons sur les crêtes des vagues, descendons, au point que l'hélice se trouve complètement en dehors de l'eau, remontons à pic, au point que la gazoline n'arrive plus au moteur, mais nous allons toujours, admirant le mouvement gracieux du petit *Thérèse* qui semble prendre la chose si aisément. Nous avons franchi la barre, passé le « Merry Rock », seul écueil à l'entrée du Churchill ; nous voici dans l'eau calme, à l'abri du vent. A 7 heures nous jetons l'ancre, et immédiatement, une tornade de vent et de neige se déchaîne. Dans le port, on nous a vus, on avertit les Pères de la maison. Ils n'en peuvent croire ni leurs oreilles, ni leurs yeux : arriver par un temps paseil ! D'où pouvons-nous donc venir, puisqu'il n'y a aucun abri contre la tempête à plus de 100 milles de distance ? Bientôt tout le monde est au courant de notre aventure, de nos prières, de nos promesses à la petite Thérèse, et tous ensemble nous allons nous agenouiller devant sa statue et la remercier du fond du cœur de nous avoir protégés et sauvés.

Je lui avais promis de publier cette faveur, afin de la faire connaître davantage. Que ses amis comprennent combien elle a nos Missions à cœur, qu'ils nous viennent en aide par de généreuses aumônes en ces temps si durs, et la petite Thérèse les bénira.

A. Turquetil, *O. M. I.*

(Tiré du *Devoir*, 31 octobre 1931.)



La mission aux 100 jours de nuit.

De la Terre de Baffin, le R. P. Bazin écrit à des aspirants missionnaires :

15 février 1930. — Le jour d'aujourd'hui doit être marqué et souligné dans notre *Codex historicus* (ou